

CORSA FINALE

Prima accusa: «C'era un quasi-accordo, non si è chiuso perché qualcuno ha preferito dare un colpo al governo»

Poi mette nuovi paletti: «Non esiste alternativa alla cordata d'imprenditori italiani. Poi verranno le trattative internazionali»

Berlusconi difende la Cai e attacca Veltroni

Il premier irritato dal successo dell'iniziativa del Pd. «Gli stranieri? Solo in minoranza»

di Luigina Venturelli / Milano

POLEMICA La lettera di Veltroni gli è proprio andata di traverso. Prima Berlusconi si è portato le mani alla bocca per non commentare le proposte del leader Pd per evitare il fallimento di Alitalia. Poi, manco a dirlo, ha attaccato a ruota libera: «È chiaro a tutti

che cosa è successo: c'era già un quasi-accordo e l'accordo non si è risolto perché qualcuno ha scelto la politica del dare un colpo al governo senza preoccuparsi degli interessi e del bene del Paese».

Ormai è assodato, nella vicenda Alitalia non esiste un unico metro di giudizio. I lavoratori della compagnia e i cittadini italiani, probabilmente, seguono l'evolversi dei fatti in vista del possibile salvataggio. Ma il presidente del Consiglio studia con particolare attenzione l'evolversi della propria immagine: l'iniziativa del segretario democratico l'ha messo in cattiva luce? Subito si è messo a scaricare altrove le proprie responsabilità e a mettere nuovi paletti.

Perché c'è da salvare la compagnia ma anche la faccia: «Non c'è altra soluzione se non quella presentata da questi imprenditori per mantenere la compagnia italiana». Dopo aver sacrificato ad aprile la trattativa con Air France sull'altare dell'italianità ad uso elettorale, oggi per Berlusconi non esiste alternativa: prima si chiude con la Cai, poi sarà la cordata italiana «ad aprire le trattative per un'alleanza internazionale».

Una qualsiasi va bene, Lufthansa o Air France o British Airways. Ma solo in tandem, sia chiaro, con partecipazioni «assolutamente di minoranza», perché l'eventualità che un'altra compagnia straniera prenda su di sé il carico e la responsabilità di Alitalia intera, non è mai esistita».

E mentre il premier si adopera

Cesare Damiano: è l'ennesimo delirio del presidente, cerchi risposte e non un capro espiatorio

va per restringere il campo delle soluzioni possibili, il Pd si atteggia a quanto scritto nella lettera di martedì scorso, impegnandosi nella mediazione tra la cordata capitanata da Roberto Colaninno e lo stato maggiore della Cgil. Tutto per imporre una svolta nella crisi della compagnia aerea di bandiera e lasciar intravedere una via d'uscita dal vicolo cieco in cui era finita con il blocco della trattativa e la rottura del fronte sindacale.

A seguire le operazioni, oltre al segretario Walter Veltroni, il ministro ombra dell'Economia Pierluigi Bersani: «Berlusconi non perde occasione per dare

sfogo alla sua faziosità. Mentre si cercano strade per mettere una pezza all'incredibile pasticcio a cui lui stesso ci ha condot-

Pierluigi Bersani:
lui provoca mentre altri cercano di mettere una pezza ai suoi pasticci

ti, provoca in queste ore cruciali e inventa pretesti per scaricare le sue responsabilità». Sugli stessi toni anche l'ex ministro del Lavoro, Cesare Damiano, che ha bollato le parole di Berlusconi come l'ennesimo delirio di un presidente del Consiglio che meglio farebbe a cercare «risposte» alla crisi della compagnia di bandiera invece di «proseguire nella ricerca ossessiva di un capro espiatorio per allontanare da sé le responsabilità di quanto è accaduto».

Purtroppo «la demagogia e la politicizzazione della trattativa hanno già provocato guasti irreparabili», almeno ora Berlusconi «potrebbe astenersi dal proseguire su questa strada e provi a dare risposte concrete». Anche Anna Finocchiaro, presidente del gruppo Pd a Palazzo Madama, non ha usato mezzi termini: «Siamo agli ultimi giorni utili per trovare una soluzione e il premier non trova di meglio che scaricare su altri le responsabilità di una gestione

opaca e fragile dell'operazione. Da parte dei sindacati arrivano parole confortanti che sembrano aprire spiragli alla ripresa della trattativa, continua un lavoro sotterraneo di ricucitura, il commissario Fantozzi e molti esponenti del governo si stanno spendendo in queste ore, incontrando imprenditori e partiti sociali, per ritrovare il bandolo della matassa. L'unico che continua a gettare veleno nella vicenda - ha concluso Finocchiaro - è il Presidente del Consiglio».



Le proteste dei lavoratori Alitalia ieri a Fiumicino. Foto di Umberto Faraglia/Agf

A Fiumicino scoppia la rabbia dei precari

Assemblea del fronte del sì. I non garantiti alzano la voce: «Perché avete firmato? E a noi chi pensa?»

di Gioia Salvatori

RABBIA "Domani mettiti i guanti e vai a lavare i cessi"; "Perché avete trattato a 5 giorni dal fallimento? Che facevate prima?" contro i sindacalisti. E ancora "Esube-

ro esubero", all'indirizzo di un impiegato. Ieri all'aeroporto di Fiumicino durante l'assemblea del fronte del sì all'offerta Cai, sono esplose la rabbia e la fronda dei precari, per lo più giovani O.u.a. di Alitalia Airport, operatori unici aeroportuali addetti a servizi di terra come handling e pulizie. Nell'assemblea che avrebbe dovuto confermare il consenso, si è spaccato il fronte del sì. La fronda da destra e di lotta di classe. Si tramuta in insulti all'indirizzo dei rappresentanti sindacali, urla contro "la casta" dei piloti e gli impiegati del centro direzionale Alitalia di via della Magliana: "Perché siamo noi che ci svegliamo alle 4 e mangiamo alle 10 per far partire gli aerei delle 11 per 800 euro al mese - dicono gli operatori di terra". Lo zoccolo duro dei trecento manifestanti che ieri mattina hanno affollato il piazzale della mensa richiamati da Cisl, Uil e Ugl, è fatto da una quarantina di trentenni, precari anche da 8 anni. Quasi tutti operatori di terra: i pochi assistenti di volo e piloti presenti rimangono in disparte. Ray ban e capelli rasati, in mano cartelli scritti in romanesco "Mejo un uovo oggi che una

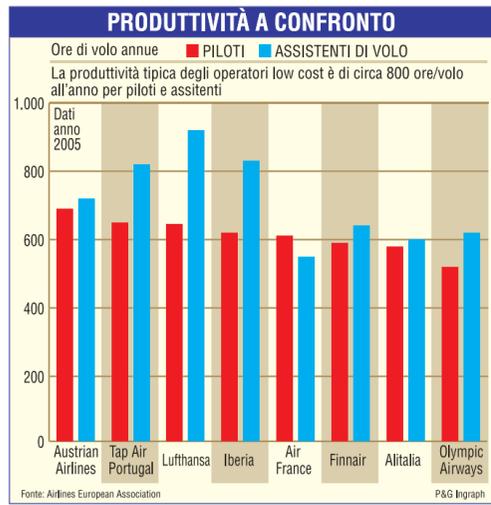
gallina domani", il gruppo caldo dei manifestanti, deluso per la mancanza di risposte sul futuro dei precari, non fa sconti a nessuno. Quando passa Claudio Genovesi della Cisl, che invita tutti alla responsabilità, lo zoccolo duro avanza verso le balaustrate che delimitano l'aerea e grida insulti all'indirizzo del sindacalista. È una platea che tira a destra e tra le parole grosse qualcuno inneggia al duce. Ma perché il duce? "Perché ci fanno tutti schifo, tutti schifo. Noi che fine facciamo? - urla un ragazzo con gli occhi iniettati di sangue". La rabbia esplose quando un delegato degli impiegati invita tutti a "Lavorare come api per far esistere l'azienda". Si becca un "Pappone" e "Esubero, esubero" dai precari che urlano: "Stiamo tutti sulla stessa barca ma noi coi bracciali e voi con 200mila euro all'anno di stipendio". Si becca un "Pappone" e "Esubero, esubero" dai precari che urlano: "Stiamo tutti sulla stessa barca ma noi coi bracciali e voi con 200mila euro all'anno di stipendio". Si becca un "Pappone" e "Esubero, esubero" dai precari che urlano: "Stiamo tutti sulla stessa barca ma noi coi bracciali e voi con 200mila euro all'anno di stipendio".

«È meglio il fallimento: così tutti i lavoratori sarebbero sullo stesso livello»

mento, almeno siamo tutti uguali", tanto che i delegati sindacali richiamano la platea all'unità. Massimiliano, 34 anni, precario da 5, usa toni più pacati, è per la firma ma contesta ai sindacati del sì, strumentalizzazione: "Hanno chiamato noi stagionali perché al presidio del fronte del sì di due giorni fa non è andato nessuno dei lavoratori a tempo indeterminato e oggi gli serviva la pizza piena. Una volta convocati si aspettavamo una risposta sul nostro futuro visto che non ci spettano ammortizzatori sociali. Invece nessuno è stato in grado di darcelo. E non è che abbiamo i soldi da parte. Lavoriamo con contratti di 3, 6, 8 mesi e tra una pausa e l'altra non puoi prenderti impegni seri, solo lavoretti in nero". Altro capitolo, le condizioni di lavoro in aeroporto: "In due allo scarico e scarico sotto un MD 80 con le valigie che pesano pure 30 chili - racconta Giorgio - E ci vengono a parlare di esuberi. Qua esuberi non ci sono". Il personale di terra chiede stabilizzazione in caso di vendita e ammortizzatori sociali in caso di fallimento. I pochi piloti presenti ieri si spaccano e tra i precari chi non vuole più la firma urla: "Si al fallimento, si al lavoro dei giovani precari: preferisco accompagnare in cassa integrazione un lavoratore anziano". Ma il fronte del sì è spaccato e tra i precari chi non vuole più la firma urla: "Si al fallimento, si al lavoro dei giovani precari: preferisco accompagnare in cassa integrazione un lavoratore anziano".

La venezuelana Aserca nega ogni interesse

Il vettore venezuelano Aserca ha negato l'intenzione di partecipare all'asta online lanciata dal Commissario straordinario di Alitalia Augusto Fantozzi, riportata nei giorni scorsi da un'agenzia di stampa. L'agenzia aveva attribuito al direttore generale dell'Aserca Hugo Santoro un comunicato contenente l'intenzione di «inviare, entro pochi giorni, una dettagliata offerta» per la compagnia di bandiera nostrana. Il portavoce dell'Aserca ha invece negato tutto dichiarando che «Hugo Santoro non fa parte della compagnia» e che «il comunicato non è mai stato mandato da parte dell'Aserca».



IL RETROSCENA Sulla crisi dell'ex compagnia di bandiera italiana si è riaperto il rischio per la supremazia nel vecchio continente. Il nodo dell'alleanza SkyTeam

Francesi e tedeschi si contendono l'Italia per conquistare il primato in Europa

Laura Matteucci

La tregua armata tra Air France-Klm e Lufthansa è finita. Le grandi manovre per la supremazia nei cieli europei, che la compagnia tedesca vorrebbe tanto strappare al gruppo franco-olandese, sono iniziate, e mentre British Airways almeno per il momento si tiene in disparte col pensiero da tempo rivolto alla spagnola Iberia, l'Alitalia sull'orlo del fallimento è una preda sempre più facile. E ambita. Il gruppo Air France-Klm, leader mondiale per fatturato (oltre 18,41 miliardi, 103 mila dipendenti), ha appena (ri)manifestato al governo italiano il suo interesse per Alitalia. E stamattina riunisce

il consiglio d'amministrazione, col dossier della compagnia di bandiera sul tavolo (sullo stesso tavolo ci sarebbe anche la possibile acquisizione di una quota della compagnia austriaca Austrian Airlines, messa in vendita dal governo di

I due vettori si contendono anche Austrian Airlines: Parigi punta ad espandersi a est

Vienna per tamponare lo stato di crisi, per la quale il colosso franco-olandese è in trattativa). Del resto, le due compagnie, francese e italiana, hanno collaborato per anni, e fanno parte della stessa alleanza, SkyTeam, nata nel 2000 per gestire le rotte. Una doverosa parentesi, a questo proposito: gli accordi bilaterali sono validi fino al 2011, e l'inadempimento comporta naturalmente il pagamento di salate penali. Anche l'intesa siglata con Delta Airlines, nel luglio 2001 ai fini dell'adesione di Alitalia a SkyTeam, prevede «l'impegno di Alitalia a non concludere alcun accordo commerciale con alcuna altra compagnia aerea che abbia propria sede negli

Stati Uniti o comunque operi mediante un certificato operativo emesso dall'amministrazione degli Stati Uniti». Nel caso la nuova Alitalia (sempre che nasca) optasse per un'alleanza con Lufthansa, Air France e gli altri membri di SkyTeam avrebbero quindi la possibilità di far valere i diritti previsti dagli accordi che, se non sono di veto, comportano comunque un'ulteriore complicazione sullo scenario delle alleanze. I tedeschi, comunque, pur interessati ad entrare in Alitalia attenderebbero però il suo fallimento. E preferirebbero acquisire le parti redditizie del trasporto passeggeri, come scrivono alcuni quotidiani tedeschi. Anche se a trarre profitto da

un fallimento di Alitalia sarebbe in modo particolare la AirOne di Carlo Tota, che potrebbe acquisire le tratte della compagnia di bandiera per riempire al massimo la flotta dei suoi nuovi aerei. Di fatto, Lufthansa non ha alcun rapporto di alleanza con Alitalia. E la sua candidatura all'acquisto

Nella corsa per la spartizione dei cieli Lufthansa sconta il ritardo con cui è scesa in campo

sembra rivelare in realtà un altro genere di strategia: impedire ad Air France di mettere le mani sulla sua omologa italiana. Anche perché entrambe le due maggiori compagnie europee si disputano pure l'austriaca Austrian Airlines, che porterebbe Air France ad una maggiore presenza sui mercati dei paesi dell'Europa dell'est, a scapito di Lufthansa. Che, dal canto suo, ha già avviato un negoziato per acquistare la scandinava Sas, i cui bilanci sono in rosso da almeno un anno. Tattiche e strategie, rese ancora più urgenti e indispensabili dal rallentamento economico mondiale e dalle fiammate del greggio, che hanno accentuato le difficoltà fi-

nanziarie già presenti, e che favoriscono la nascita di alleanze, fusioni e acquisizioni. La compagnia tedesca si è messa in movimento un po' tardivamente rispetto alla «spartizione» dei cieli europei, come conferma anche la fusione tra Air France e Klm, che è del 2004. Ma adesso non intende demordere, e la sua ostinazione nel tentare di colmare il divario con i francesi è notevole. I meglio informati dicono che le due rivali s'interessano a un dossier piuttosto che a un altro semplicemente perché l'altra compagnia non ce l'ha sul tavolo. Se così è, a questo punto e dopo la mossa di Air France, tutti in attesa della contromossa tedesca.